Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 2324

Bericht

des Ausschusses für Verkehrswesen (27. Ausschuß) über den Antrag der Abgeordneten Mehs, Kemper und Genossen - Nr. 2067 der Drucksachen -

betr. Wiederaufbau des Pleiner Viaduktes.

Berichterstatter:
Abgeordneter Rademacher

Die Drucksache Nr. 2067 wurde in der 133. Plenarsitzung des Deutschen Bundestages am 11. April 1951 an den Ausschuß für Verkehrswesen zur weiteren Bearbeitung überwiesen.

Mit Schreiben vom 18. Mai 1951 (A 12 Ja 4/28 R) legte der Herr Bundesminister für Verkehr die vom Ausschuß für Verkehrswesen gewünschte Stellungnahme mit einer Karte vor.

Der Pleiner Viadukt liegt in km 9,4 der eingleisigen Nebenbahn Wengerohr - Daun. Es handelt sich um eine Gebirgsstrecke mit Steigungen bis 1 : 40 und engen Kurven. Der etwa 1,2 km südlich des Bahnhofs Plein gelegene, etwa 100 m lange, gewölbte Viadukt wurde im Frühjahr 1945 durch Sprengungen vollkommen zerstört. Der Eisenbahnbetrieb wurde auf den Teilstrecken von Daun bzw. Wengerohr bis zur Schadensstelle im März 1946 wieder aufgenommen. Am Talübergang ist eine Umsteigstelle eingerichtet und beiderseits des zerstörten Bauwerks wurden Notbahnsteige mit je einem kleinen Warteraum angelegt. Durch die Schlucht führt ein etwa 600 m langer und 1,5 m breiter Waldweg, dessen Benutzung für Reisende mit Gepäck und für gehbehinderte Reisende beschwerlich ist. Besonders bei schlechtem Wetter und im Winter wird der durch das Umsteigen bedingte Fußmarsch von den Reisenden als außergewöhnlich unangenehm empfunden. Für den Umsteigebetrieb stehen fahrplanmäßig im Mittel etwa 20 Minuten zur Verfügung.

Zur Zeit besteht folgende Verkehrsbedienung:

In jeder Richtung verkehren täglich 4 Personenzüge. Außerdem besteht eine Omnibusverbindung Bernkastel-Daun über Plein und umgekehrt zweimal am Tag. In dem Teilabschnitt der Nebenbahn Daun-Plein verkehrt einmal täglich ein Nahgüterzug.

Durch das Fehlen des Pleiner Viadukts entstehen der Deutschen Bundesbahn erhebliche Mehrkosten. Die von der Mosel und aus dem Raum Trier für die Bahnhöfe nördlich des Viadukts kommenden Frachten müssen über Gerolstein - Daun umgeleitet werden. Die aus dem Raum Daun - Gerolstein für die Bahnhöfe südlich des Viadukts

Druck: Peter Meier, Buisdorf-Siegburg
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 38 und Wiesbaden, Nietzschestr. 1

bestimmten Frachten laufen zur Zeit über Trier - Wengerohr. Die Umwege bedingen eine längere Beanspruchung der Wagen und damit auch höhere Transportkosten. Die Mehraufwendungen für den längeren Transportweg auf den Umwegstrecken sind nach dem Verkehrsaufkommen verschieden; sie betragen schätzungsweise jährlich etwa 30 000.— DM. Hinzu kommen noch Mehrkosten in Höhe von etwa 90 000.— DM, die durch zusätzliche Vorhaltung einer Lokomotive und einer Personenwagengarnitur einschließlich des Personals entstehen. Die gesamten der Deutschen Bundesbahn durch das Fehlen des Pleiner Viadukts entstehenden Mehrkosten betragen somit jährlich etwa 120 000.— DM. Hierbei ist nicht berücksichtigt, daß bei durchgehendem Betrieb auf der Nebenbahn Daun - Wengerohr, das heißt nach Wiederherstellung des Pleiner Viadukts, ein erheblicher Mehrerlös im Personenverkehr (Ausflugs- und Sommerfrischengebiet) zu erwarten sein wird. Der Wiederaufbau des Pleiner Viadukts mit einem erforderlichen Kostenaufwand von etwa 1 Million DM ist in den vergangenen Jahren immer wieder vorgesehen worden. Es war der Deutschen Bundesbahn bisher jedoch nicht möglich, dieses Bauvorhaben zu finanzieren. Die Kriegsschäden im Bezirk der Eisenbahndirektion Trier betragen noch etwa 40 Millionen DM. Die im Rahmen der geringen Haushaltsmittel der Deutschen Bundesbahn für den Brückenbau zur Verfügung stehenden Beträge müssen vordringlich zur Fertigstellung bzw. Fortführung bereits begonnener Bauten verwendet werden. Eine Möglichkeit zur Wiederherstellung des Pleiner Viadukts besteht daher nur dann, wenn der Deutschen Bundesbahn langfristige Kredite zur Verfügung gestellt werden. Ein Weg hierzu besteht zur Zeit vielleicht insofern, als der Pleiner Viadukt in einem auf Vorschlag des interministeriellen Ausschusses für die Notstandsgebiete festgelegten und abgegrenzten Sanierungsgebiet liegt. Es ist im Rahmen der für die Sanierungsgebiete zunächst geplanten Hilfsmaßnahmen vorgesehen, daß die Länder, auf welche die Mittel des Sanierungsfonds verteilt werden sollen, die auf sie entfallenden Beträge mit etwa $^2/_3$ der jeweiligen Summen als Kredite für die gewerbliche Wirtschaft und $^1/_3$ als Zuschüsse bzw. Kredite für Erschließungsarbeiten (u.a. Ausbau des Verkehrsnetzes) verwenden.

Der Ausschuß für Verkehrswesen stellte in seiner 66. Sitzung am 31. Mai 1951 nach eingehender Prüfung

1. die Notwendigkeit des baldmöglichen Wiederaufbaus und
2. die Rentabilität der Anlage nach ihrem Wiederaufbau für die Deutsche Bundesbahn

fest und befürwortete dringend die Wiederherstellung des Pleiner Viadukts.

Antrag des Ausschusses:

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht zu veranlassen, daß der interministerielle Ausschuß die Mittel für die Wiederherstellung des Pleiner Viadukts aus dem Sanierungsfonds für Notstandsgebiete sobald wie möglich zur Verfügung stellt.

Bonn, den 31. Mai 1951

Der Ausschuß für Verkehrswesen

Rademacher

Vorsitzender und Berichterstatter